

*Date de dépôt : 29 octobre 2012*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier :**

- a) RD 910-A Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan directeur du réseau routier 2011-2014**
- b) R 684-A Proposition de résolution du Conseil d'Etat approuvant le plan directeur du réseau routier 2011-2014**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Anne Marie von Arx-Vernon (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Patick Lussi (page 46)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Anne Marie von Arx-Vernon**

## Sommaire

<b>Présentation générale du PDRR par le département le 29 mai 2012.....</b>	<b>4</b>
Eléments de diagnostic et constats.....	5
<i>Précisions apportées suite aux questions des députés.....</i>	<i>6</i>
Objectifs et concept.....	6
<i>Précisions apportées suite aux questions des députés.....</i>	<i>7</i>
Nouvelle hiérarchie du réseau routier.....	7
<i>Précisions apportées suite aux questions des députés.....</i>	<i>8</i>
Mise en œuvre du PDRR.....	8
<i>Précisions apportées suite aux questions des députés.....</i>	<i>8</i>
Présentation par le Département de l'avancée des études en lien avec l'autoroute.....	9
<i>Rappel du contexte.....</i>	<i>9</i>
<i>Goulets d'étranglement.....</i>	<i>9</i>
<i>Traversée lacustre.....</i>	<i>9</i>
<i>Mobilité 2030.....</i>	<i>10</i>
<i>Goulets d'étranglement et / ou traversée lacustre ?.....</i>	<i>10</i>
<i>Financement de la traversée lacustre.....</i>	<i>11</i>
<i>Questions des membres de la commission.....</i>	<i>12</i>
<b>Les auditions.....</b>	<b>13</b>
Audition du Groupement Transport et Economie (GTE) du 12 juin 2012.....	13
<i>Lien entre aménagement du territoire et mobilité.....</i>	<i>14</i>
<i>Position du GTE sur le concept développé dans le PDRR.....</i>	<i>14</i>
<i>La traversée du Lac.....</i>	<i>15</i>
<i>Questions posées au GTE.....</i>	<i>15</i>
<i>Commentaires du GTE sur les mesures attachées au PDRR.....</i>	<i>16</i>
<i>Précisions apportées par le Département suite à la présentation du GTE.....</i>	<i>17</i>
<i>Point de la situation par la DGM.....</i>	<i>17</i>
<i>Questions posées au GTE.....</i>	<i>18</i>
Débat de la commission (relatif à l'autoroute).....	20
Prise de position écrite de l'Association des Communes Genevoises (ACG) lors de la séance du 12 juin 1012.....	21
Audition de la Coordination Transport et Déplacements (CTD) du 19 juin 2012.....	22
<i>Questions des membres de Commission.....</i>	<i>24</i>
Audition d'une délégation de l'Office fédéral des routes (OFROU) du 4 septembre 2012.....	26

<i>Présentation de l'étude « RN Genève »</i> .....	26
<i>Diagnostic</i> .....	26
<i>Génération et tri des variantes</i> .....	26
<i>Approfondissement des variantes</i> .....	27
<i>Evaluation</i> .....	27
<i>Sélection de la variante optimale</i> .....	27
<i>Questions de la commission aux représentants de l'OFROU</i> .....	28
<i>Présentation de l'utilisation des Bandes d'arrêt d'urgence (BAU)</i> .....	30
<b>Audition d'une délégation des Conseillers nationaux genevois du</b>	
<b>4 septembre 2012</b> .....	<b>31</b>
<i>Discussion de la commission</i> .....	<i>34</i>
<b><i>L'élaboration d'un tableau « Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis »</i></b> .....	<b>36</b>
<i>Première version du document présentée lors de la séance du</i>	
<i>19 juin 2012</i> .....	<i>36</i>
<i>Deuxième version du document présentée lors de la séance du</i>	
<i>26 juin 2012</i> .....	<i>38</i>
<i>Discussion de la Commission (suite) lors de la séance du 11 septembre</i>	
<i>2012</i> .....	<i>40</i>
<i>Troisième version du document présentée lors de la séance du</i>	
<i>25 septembre 2012</i> .....	<i>41</i>
<b><i>Votes de la commission lors de la séance du 2 octobre 2012</i></b> .....	<b>42</b>
<b><i>Commentaires de la rapporteure</i></b> .....	<b>42</b>

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Afin d'étudier le RD 910, rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan directeur du réseau routier (ci-après PDRR), la Commission des transports (ci-après la commission) s'est réunie à 9 reprises, les 29 mai, 12, 19, 26 juin, 4, 11, 18, 25 septembre et 2 octobre 2012. Le procès-verbal a été tenu par M. Aurélien Riondel, que la rapporteure remercie pour la fidèle restitution des travaux de la commission.

M<sup>me</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), a introduit le sujet à la première séance, puis a assisté à la plupart des séances.

La présentation de ce plan directeur a été assurée par M. Matthieu Baradel (DGM). M. David Favre, secrétaire général adjoint au DIME, ainsi que M. Alexandre Prina, directeur de la planification générale à la DGM, ont également assisté aux séances, pouvant ainsi répondre aux questions des commissaires. Qu'ils soient remerciés pour leur précieuse contribution.

La résolution liée au PDRR a été votée à la majorité le 2 octobre 2012.

### **Présentation générale du PDRR par le département le 29 mai 2012**

Le PDRR est présenté à la commission par le département (M. Baradel – direction générale de la mobilité).

Le PDRR est un document imposé par la loi sur les routes et il concerne l'ensemble des usagers de la voirie. Le document a été adopté par le Conseil d'Etat le 21 décembre 2012 et est disponible sur le site internet de l'Etat.

Le document a été élaboré en 4 temps :

- 2009-2010 : établissement d'un diagnostic sur la base du PDRR 2005-2010 et d'une consultation communale et définition des objectifs du PDRR 2011-2014.
- Novembre 2010-août 2011 : élaboration du PDRR 2011-2014.
- Août 2011-octobre 2011 : consultation du document : communes et CODEP.
- 21 décembre 2011 : adoption du PDRR par le Conseil d'Etat.

### *Eléments de diagnostic et constats*

Le diagnostic fait état de plusieurs constats et dysfonctionnements relatifs au réseau routier et à son exploitation :

- **En termes de hiérarchie du réseau routier**, on observe une incohérence assez forte entre la hiérarchie du réseau établie pour 2010 et la fonction réelle de voirie, notamment pour ce qui concerne les réseaux primaire et secondaire. Ce point, souligné par le canton, les communes et les usagers pose des problèmes de lisibilité et d'exploitation. Le fait que le réseau primaire soit – en kilométrage cumulé – plus important que le réseau secondaire est également symptomatique de cette confusion.
- **Concernant les trafics routiers**, entre 2003 et 2009 (tendance confirmée par les chiffres 2010 et 2011), le trafic a augmenté de 13% à l'échelle du canton, de 6% au niveau de la ceinture autoroutière, mais il a diminué de 9% au centre-ville ; il convient d'ajouter que ce dernier chiffre ne montre pas que le nombre de déplacements en lien avec le centre-ville diminue, mais que le report modal est d'autant plus important au fur et à mesure que l'on s'approche du centre. Il est également précisé qu'au niveau des ponts franchissant le Rhône au niveau du centre, le trafic correspond à 100% de la capacité des ouvrages. Il reste une marge au niveau de la moyenne ceinture et de l'autoroute.
- **La vitesse commerciale des transports publics** diminue au fur et à mesure que l'on s'approche du centre et n'atteint pas dans les secteurs centraux les objectifs fixés.
- **Le réseau de mobilité douce** est dense mais présente des discontinuités importantes, notamment sur les axes structurants.
- **L'accidentologie** constitue un enjeu, particulièrement en centre-ville : l'espace le plus contraint et soutenant le plus de mobilité est également celui où les conséquences des accidents sont les plus graves.
- **Les analyses de bruit et qualité de l'air** montrent que les nuisances sont là aussi les plus importantes au centre-ville.

En résumé, si les problèmes sont aujourd'hui les plus importants dans le centre de l'agglomération, la tendance montre une forte augmentation sur toute la couronne urbaine.

De ce diagnostic ressort la nécessité de mettre en place une cohérence forte entre les différentes politiques publiques, à l'échelle de l'ensemble du territoire et entre les planifications directrices. D'où la définition d'objectifs et d'une vision stratégique à long terme par étapes dans le cadre du PDRR.

### *Précisions apportées suite aux questions des députés*

A la question d'un député (PDC) demandant si l'augmentation des feux de circulation avait un impact négatif sur les statistiques de la pollution atmosphérique, il est répondu que, s'il existait un lien entre la régulation tricolore et la pollution atmosphérique et sonore, il reste difficile de comparer les chiffres rue par rue et que les valeurs constatées à Genève sont largement au-dessus des limites autorisées.

Aux questions d'un député (MCG) relatives à la vitesse commerciale des transports publics, il est précisé que les TPG progressent constamment au niveau de leur vitesse commerciale, mais qu'ils n'atteignent pas la vitesse de 18km/h qui est l'objectif défini dans la loi. Par ailleurs, les facteurs limitant cette vitesse commerciale sont multiples : conception des lignes au centre-ville, conflits avec les TIM, avec les TC, incivilités,...

A la question d'un député (Ve) relative à la prise en compte des deux-roues motorisés, il est répondu que, si ce mode n'est aujourd'hui pas intégré aux statistiques, une meilleure prise en compte par le département est envisagée. Par ailleurs, une politique de contrôle et de sensibilisation de ces usagers a été mise en place.

### ***Objectifs et concept***

L'objectif principal du PDRR est à la fois de garantir la vitalité économique du canton et la qualité de vie de ses habitants. Sur cette base, une cohérence doit être trouvée entre les différentes politiques publiques en lien avec la mobilité : mobilité (individuelle, collective, douce), stationnement, bruit, air, sécurité, transport professionnel. Finalement le PDRR doit permettre de trouver l'équilibre entre la sécurité des déplacements, l'environnement et l'habitabilité, les besoins de mobilité, et le rééquilibrage entre les différents usagers.

Dès lors, l'organisation du réseau de voirie structurant à long terme s'appuie sur une logique de pénétrante (ou radiale) devant permettre d'accéder au centre, sans le traverser et une logique concentrique permettant de contourner le cœur d'agglomération et de relier les principales polarités du canton.

A l'horizon 2030, ce concept se traduit par un bouclage de la ceinture autoroutière avec la traversée du lac et une pénétrante par grand couloir de déplacement, un réseau de transport public lourd et efficace et des cœurs de localités protégées dans lesquelles la voiture reste présente, mais où la priorité est plutôt donnée aux modes doux et aux transports publics.

A l'étape intermédiaire 2020, en l'absence de traversée du lac, les caractéristiques qui feront le réseau de 2030 sont déjà en place.

Enfin, l'horizon 2014, horizon du PDRR, constitue la première étape de la démarche qui se caractérise par une rationalisation des pénétrantes d'agglomération et une petite ceinture qui perdure au centre-ville.

M<sup>me</sup> Künzler précise que ces visions ont été élaborées en fonction d'un idéal à l'horizon 2030. Le plus important est de savoir quelles sont les mesures qui permettront de réaliser cet objectif. Elle annonce que l'objectif pour 2014 est la tranquillisation des quartiers, avec une piétonisation accrue, et la mise en place de boulevards performants pour supporter le trafic interquartier ou régional.

#### *Précisions apportées suite aux questions des députés*

A la question d'un député (Ve) demandant si l'état 2030 était conforme avec le plan directeur cantonal et si la traversée du lac pourrait être équipée d'une liaison ferroviaire, M<sup>me</sup> Künzler répond que la cohérence avec le plan directeur cantonal est assurée et que les prochaines étapes des investissements ferroviaires sont le nœud de Châtelaine, l'agrandissement de la gare de Cornavin, la réalisation de la « raquette ferroviaire ».

A la question d'un député (MCG) demandant si le déclassement des routes primaires en routes secondaires impliquera une gestion communale de ces routes, la DGM répond que la gestion des routes répond à une logique administrative, différente de la logique fonctionnelle à la base de la hiérarchisation du réseau.

A la remarque d'un député (L) saluant la vision long terme donnée par le PDRR et soulignant la nécessité d'un « pacte » entre partenaires pour parvenir à cette vision, M<sup>me</sup> Künzler répond que le présent PDRR constitue ce pacte.

A la remarque d'un député (MCG) demandant pourquoi la « petite ceinture » autour de l'hypercentre disparaissait à l'horizon 2020, la DGM précise que les zones figurées en hachure ne sont pas piétonnes : la voiture n'y est pas absente ; M<sup>me</sup> Künzler fait d'ailleurs remarquer que des parkings figurent dans ces zones, pour accueillir des voitures.

#### ***Nouvelle hiérarchie du réseau routier***

La traduction du concept 2014 sur le réseau routier se fait à travers la nouvelle hiérarchie du réseau routier.

Cette nouvelle hiérarchie traduit la volonté de clarifier les différentes voiries et leurs fonctions. Le nouveau réseau primaire sera moins important

qu'actuellement et devra assurer les rôles de pénétrante d'agglomération, de contournement du centre et de liaison des pôles d'agglomération.

Le nouveau réseau secondaire doit servir d'accès aux quartiers et doit permettre de relier les zones denses entre elles. Les deux exemples de l'évolution de la hiérarchie concernant le secteur de l'axe des Acacias et du pont du Mont-Blanc sont montrés.

#### *Précisions apportées suite aux questions des députés*

A la question (MCG) demandant quelle est l'autorité décidant au final des déclassements de voirie, M<sup>me</sup> Künzler répond que le Grand Conseil est cette autorité. Elle ajoute que, lors des travaux du PDRR 2007-2010, le Grand Conseil avait modifié de nombreux points relatifs à la hiérarchie du réseau, ce qui en avait diminué la cohérence (notamment en mettant en réseau primaire des axes secondaires).

Le Président de la commission ajoute que le Grand Conseil ne peut pas modifier un plan directeur, mais qu'il peut énoncer des recommandations par voie de résolution.

Aux questions de députés (MCG et L) demandant si le déclassement des routes croisant la route des Acacias entraînera une amélioration des conditions de circulation sur cet axe, M<sup>me</sup> Künzler répond par l'affirmative en rappelant qu'un des objectifs de la hiérarchisation du réseau est de définir des priorités entre les axes. Elle renvoie par ailleurs la commission à la présentation faite par le département sur ce projet précis.

#### **Mise en œuvre du PDRR**

Concernant la mise en œuvre du PDRR, il existe trois types de mesures : 44 mesures à court terme (2014) localisées, formalisées sur 8 fiches, 7 mesures à court terme (2014) thématiques portant sur le jalonnement, l'accompagnement des communes, l'accidentologie, la régulation multimodale, le transport professionnel et les interfaces multimodales et 14 mesures à moyen et long terme (2016 à 2030), dont la majorité est portée par des partenaires externes (notamment l'Office fédéral des routes).

#### *Précisions apportées suite aux questions des députés*

A la question d'un député (MCG) demandant des précisions sur le barreau nord de Bernex, il est répondu que la page 86 du PDRR présente une fiche donnant les informations connues à ce jour relatives au barreau nord de Bernex.

## *Présentation par le département de l'avancée des études en lien avec l'autoroute*

A la demande de la commission, il est procédé à une présentation de l'avancée de l'étude d'opportunité de résorption des goulets d'étranglement menée par l'Office fédéral des routes et étroite collaboration avec le département par la Direction générale du génie civil (MM. Leutwiler et Steiner), la Direction générale de la mobilité (M. Widmer) et la Direction de l'urbanisme (M<sup>me</sup> Girault).

### *Rappel du contexte*

En introduction, M<sup>me</sup> Künzler annonce qu'il faut distinguer les différents problèmes de mobilité, dont les solutions varient. Elle indique que la meilleure solution au problème des goulets d'étranglement est l'élargissement de l'autoroute actuel. Elle ajoute que le communiqué de l'OFROU, qui traitait de cette question, a néanmoins indiqué que la traversée du lac pourrait constituer une perspective intéressante en la matière, mais que la réalisation de ce projet n'impliquerait pas de ne pas devoir élargir l'autoroute actuel, du moins en partie. Elle annonce que des résultats plus fins seront publiés en automne 2012.

### *Goulets d'étranglement*

La Direction générale du génie civil (DGGC) rappelle que la Confédération a la mission de lutter contre les goulets d'étranglement, sujet de l'étude d'opportunité menée par l'OFROU. Le communiqué de l'OFROU constitue un bon signe pour Genève, et ce pour deux raisons : l'OFROU a reconnu qu'il existe un problème de goulet d'étranglement à Genève et que la construction de la traversée du lac autoroutière répondrait partiellement à ce problème.

### *Traversée lacustre*

La DGGC rappelle la loi cantonale 10015, qui a ouvert un crédit d'étude de 3,5 millions de francs pour la réalisation d'une étude de faisabilité du projet de traversée lacustre. Il annonce que cette étude a porté sur le trafic, la géologie et la géotechnique, le choix préliminaire d'un tracé, les contraintes et faisabilités constructives, l'urbanisme, la mobilité et le paysage, la modélisation des déplacements, les sensibilités environnementales, un estimatif de coût et les modalités de financement (traditionnel ou/et partenariat public-privé).

La DGGC renvoie les commissaires au rapport du Conseil d'Etat portant sur cet objet, rapport qui a été validé en automne 2011 par le Grand Conseil.

Il présente ensuite le tracé actuellement retenu, même s'il rappelle que tant le tracé que les jonctions ne sont pas définitifs.

La Direction générale de l'urbanisme (DGU) ancre le projet de la traversée du lac dans le concept du projet d'agglomération. Elle rappelle que la construction de cette traversée serait accompagnée de mesures de régulation de la mobilité, afin de dégager de l'espace au centre-ville, notamment pour améliorer le passage des transports publics.

La DGU indique que la traversée lacustre présenterait l'avantage de relier entre elles des régions qui sont pour le moment très isolées. Elle insiste sur les mesures de maîtrise de la circulation, tant au centre-ville que sur les polarités à l'extérieur du ring que formerait la traversée du lac et l'autoroute existant. Si la vision soutenue dans le plan directeur cantonal est très liée au projet de la traversée du lac, elle n'en est pas dépendante.

### *Mobilité 2030*

La DGM rappelle qu'elle est en train d'élaborer un plan directeur général sur la mobilité, « Mobilité 2030 », projet qui inclut la traversée du lac. Ce projet permettrait de supprimer le trafic de transit au centre-ville et de dégager des espaces qui pourraient être dévolus à la piétonisation et au développement des transports publics. Le développement de ces idées n'a pas besoin de la traversée du lac, même si cette de ce projet permettrait de maximiser ces mesures.

La DGGC rappelle qu'il faut bien distinguer deux types d'arrêtés régissant la question des routes nationales :

- l'arrêté fédéral destiné à l'établissement d'un programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales (financement assuré à hauteur de 5,5 milliards) ;
- l'arrêté fédéral concernant le réseau des routes nationales (financement aucunement garanti, en dehors de celui concernant les 400 km de routes passant du statut de route cantonale à celui de route nationale).

### *Goulets d'étranglement et/ou traversée lacustre ?*

La DGGC indique que l'OFROU, dans le cadre de sa mission de lutte contre les goulets d'étranglement, a lancé une étude d'opportunité pour déterminer quelle était la meilleure solution pour améliorer la situation genevoise.

**Le canton a demandé à l'OFROU de prendre en compte l'étude cantonale concernant la traversée du lac dans les 16 variantes initialement étudiées.**

L'OFROU a ensuite retenu trois variantes :

- la construction d'un nouvel axe à l'ouest ;
- l'élargissement de l'autoroute de contournement actuel ;
- la construction de la traversée du lac.

L'OFROU a utilisé le modèle multimodal transfrontalier comme modélisation des déplacements, ce qui constitue une exception, car l'office utilise d'ordinaire ses propres modèles.

Une deuxième exception faite par l'OFROU dans ce dossier : l'inclusion, dans les mesures d'accompagnement, de ce que le canton a prévu dans le projet d'agglomération, dans le plan directeur cantonal et dans le projet de la traversée du lac, malgré le fait que ces projets ne sont pas encore financés.

La DGGC indique que les Chambres fédérales, le Conseil fédéral et l'OFROU n'ont pas voulu retenir le projet de la traversée du lac dans les études de suppression des goulets d'étranglement, car ce dernier n'était pas encore assez avancé.

**L'OFROU n'a pas émis de préférence au niveau qualitatif entre l'élargissement de l'autoroute actuel et la traversée du lac.**

**L'office fédéral préconise de d'abord réaliser l'élargissement, en raison de son coût moindre.**

**L'OFROU affirme qu'une variante n'exclut pas l'autre.**

**L'OFROU est arrivé aux mêmes conclusions que l'étude cantonale, tant du point de vue de la mobilité que de la faisabilité et des coûts.**

**Tant l'étude cantonale que celle de l'OFROU affirment que la construction de la traversée du lac n'empêchera pas de devoir réaliser – du moins en partie – l'élargissement de l'autoroute actuel, notamment en raison de transfert de circulation.**

La DGGC insiste sur le fait que les deux variantes répondent à deux objectifs différents.

#### *Financement de la traversée lacustre*

La Confédération a demandé à Genève à quelle hauteur le canton était prêt à la financer. La Confédération n'a pas les moyens de financer en entier la construction de l'ensemble des autoroutes, bien que cela soit théoriquement de son ressort.

### *Questions des membres de la commission*

Un député (L) souhaiterait savoir comment se calcule les avantages qui se dégageraient de la construction de la traversée du lac (rapport coût/avantages positif évoqué par la DGGC).

La DGGC répond qu'une des méthodes consiste à tenter de monétariser les avantages dégagés : gain de temps, augmentation des performances des TC, baisse des émissions de CO<sub>2</sub>... Il ajoute que la synthèse définitive du rapport de l'OFROU sera publiée cet été et soumis aux offices cantonaux, qui pourront émettre des suggestions, avant que le rapport définitif soit publié à la fin de l'été.

Un député (UDC) demande aux intervenants de préciser où se situe le flou au niveau du financement et comment Genève pourrait lutter pour lever ce flou.

La DGGC répond que les fonds de la Confédération ne sont pas assez grands pour financer tous les projets retenus. En conséquence, elle indique que celle-ci s'arrange avec les cantons pour trouver une clé de répartition pour le financement, en raison du fait que les nouvelles infrastructures servent prioritairement aux cantons.

Un député (Ve) demande si la solution d'investir autant d'argent que celui qui serait nécessaire à la réalisation de la traversée du lac dans le développement des infrastructures TC a été étudiée.

La DGGC répond que cette solution faisait partie des 16 hypothèses qui ont été étudiées par l'OFROU, mais qu'elle n'a pas été retenue, au regard de l'évolution de la situation de l'agglomération et de la mobilité en particulier, comme une solution satisfaisante. Par ailleurs, la variante zéro, qui consiste à ne rien faire, existe toujours. Il rappelle que la réponse de l'OFROU est une bonne réponse pour Genève, car la traversée lacustre répond également à d'autres besoins que celui de supprimer les goulets d'étranglement, sujet qui a été traité par l'étude de l'OFROU.

M<sup>me</sup> Künzler ajoute qu'il existe différents fonds fédéraux : fond routier et fond ferroviaire. Elle rappelle que Genève a souvent eu de la peine à présenter le projet qui répondait à la bonne question, de surcroît au bon moment. Elle indique que les fonds ferroviaire et routier sont dotés d'environ 5 mia chacun pour, respectivement 40 mia et 90 mia de projet. Elle déclare donc que les projets doivent être très bons et bénéficier d'un large soutien pour pouvoir être retenus. Elle rappelle que la concurrence entre les cantons est féroce.

La DGM ajoute que le modèle utilisé par l'OFROU prend en compte le développement des infrastructures TC prévus dans la deuxième version du projet d'agglomération (développement du CEVA, raquette ferroviaire Cornavin-aéroport, lignes de tram transfrontalières...), ce qui en fait une modélisation multimodale.

Le Président demande à la DGU quelle est l'articulation entre le plan directeur du réseau routier et le plan directeur cantonal.

La DGU répond que ce sont les mêmes équipes qui ont travaillé et travaillent sur les deux plans.

M<sup>me</sup> Künzler ajoute que les deux plans sont des émanations de la même vision, à différentes échéances.

## **Les auditions**

Au terme de la présentation du PDRR, une première série d'auditions est actée, concernant l'Association des communes genevoises, le Groupement Transport et Economie et la Commission Transport et Déplacements.

Dans un deuxième temps, l'Office fédéral des routes (OFROU), ainsi qu'une délégation des conseillers nationaux ont été auditionnés.

### ***Audition du Groupement Transport et Economie (GTE) du 12 juin 2012***

*Le GTE est représenté par MM. Rufener, vice-président du GTE, et Ballissat, membre du bureau et secrétaire patronal du GTE.*

Le Groupement Transport et Economie (GTE) est un conglomérat de 13 associations, dont le but est de promouvoir une mobilité qui réponde aux besoins de l'économie. Il indique que cette vision se traduit par les objectifs suivants :

- le maintien de l'accessibilité au centre-ville ;
- la sécurisation des déplacements ;
- la hiérarchisation du réseau routier ;
- le complément du contournement autoroutier de Genève (construction d'une traversée lacustre) ;
- l'amélioration de l'offre de stationnement et du réseau de transports collectifs ;
- la diminution des nuisances dues au trafic.

M. Rufener rappelle que la vision de la mobilité défendue par le GTE est multimodale et ne consiste pas à promouvoir uniquement la voiture. Il

annonce qu'il se limitera à présenter des aspects politiques, laissant le soin à M. Ballissat, ingénieur de la circulation, de détailler la partie technique.

Le GTE constate que la mobilité est un thème éminemment conflictuel, peut-être en raison d'un manque de concertation en la matière, malgré de nombreuses tentatives des milieux économiques en ce sens. Il rappelle que les solutions de compromis proposées ces dernières années (depuis le refus de la Place Neuve par la population) se sont toutes retrouvées face à un mur, sauf dans le cadre du CEVA, au sujet duquel le GTE juge la collaboration satisfaisante.

### *Lien entre aménagement du territoire et mobilité*

#### *Exposé du GTE*

Le GTE estime que la mobilité doit s'inscrire dans la problématique plus large de l'aménagement du territoire. En ce sens, il juge que la hiérarchisation de l'aménagement du territoire doit précéder la hiérarchisation du réseau routier. Le GTE annonce que l'élément déterminant de cette démarche est le plan directeur cantonal, en pleine révision et en proie à de sévères critiques, auquel devraient être subordonnés les plans directeurs sectoriels. Il émet le souhait que le PDRR 2011-2014 ne se réalise pas dans la précipitation, car l'application du plan directeur cantonal et de son volet mobilité nécessitera certainement une révision du PDRR. Le GTE rappelle que le premier PDRR avait été critiqué parce qu'il n'était entré en vigueur qu'au milieu de sa période d'application. Il indique que la nouvelle version, au vu de l'avancement du calendrier et du rythme de travail du Grand Conseil, souffrira certainement du même défaut. A ce propos, le GTE estime que l'ancien PDRR aurait pu faire l'objet d'un toilettage, plutôt que d'une refonte, ce qui aurait permis un travail plus fondamental à l'entrée en vigueur du plan directeur cantonal.

### *Position du GTE sur le concept développé dans le PDRR*

#### *Exposé du GTE*

Le GTE salue la démarche qui vise à détourner le trafic de transit du centre-ville, même s'il insiste sur le fait que cette vision nécessite la construction de la traversée autoroutière lacustre. Il remarque que la volonté de construire cet ouvrage n'est pas suffisamment manifeste dans le PDRR. Il se demande si un plan directeur du transport individuel motorisé ne serait pas pertinent, vu qu'il existera bientôt un plan directeur de la mobilité douce.

M. Ballissat précise que le GTE ne s'oppose pas à un rééquilibrage de la longueur de réseaux primaire et secondaire, pour autant que le trafic soit fluidifié au maximum sur le réseau primaire, comme le prétend le PDRR.

Le GTE nourrit des doutes quant au fonctionnement de la logique des poches telle que présentée dans le PDRR.

Il annonce que le « concept radioconcentrique multimodal à l'horizon 2030 » évoqué dans le PDRR ne pourra pas fonctionner sans la construction d'une traversée lacustre. Il signale que, dans l'intervalle, la petite ceinture doit demeurer en réseau primaire.

### *La traversée du Lac*

#### *Exposé du GTE*

Le GTE souhaiterait souligner que le plan directeur du réseau routier évoque enfin la construction d'une traversée lacustre, qui constitue pour lui une condition nécessaire au bon fonctionnement d'un réseau routier efficace. Cette traversée doit, selon lui, être réalisée d'ici à 2030. Le GTE rappelle la vulnérabilité du réseau routier genevois due à sa dépendance à l'autoroute de contournement. Il évoque la course au financement qui se produit à Berne, dans laquelle Genève et ses voisins doivent se lancer pour défendre d'une seule voix la traversée lacustre.

#### *Questions posées au GTE*

Un député (MCG) demande aux représentants du GTE s'ils jugent réaliste le délai de 2030 pour la réalisation de la traversée lacustre.

Le GTE répond que le pragmatisme pousse à dire 2030, même si l'urgence des besoins demanderait une réalisation dès à présent, notamment dans le but d'améliorer les conditions de vie des habitants du centre-ville. Par ailleurs, il estime que l'urgence est aussi de se mettre d'accord sur un projet pour aller le défendre à Berne de façon commune, condition nécessaire au fonctionnement du concept de « concept radioconcentrique multimodal à l'horizon 2030 ».

## *Commentaires du GTE sur les mesures attachées au PDRR*

### *Exposé du GTE*

Le GTE salue le fait que le PDRR vise à « mieux intégrer le trafic professionnel » (p. 44). En revanche, il émet des doutes quant à l'utilité de la publication de cartes facilitant l'accès aux zones industrielles à l'attention des chauffeurs de poids lourds.

Pour ce qui concerne la régulation lumineuse, le GTE indique que le déplacement du trafic du centre-ville vers la ceinture autoroutière se heurtera à la saturation de la rocade autoroutière autour de Genève. Le GTE rappelle l'importance et la nécessité des ondes vertes, qu'il oppose aux « stop and go » que l'on constate, par exemple, sur la route de Chancy.

Le GTE souhaiterait mettre l'accent sur quatre secteurs qu'il faudrait réaménager dans les plus brefs délais :

- la route des Nations (et l'installation de la ligne de tram vers le Grand-Saconnex), qui permettrait d'améliorer l'accès au secteur des organisations internationales ;
- l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute vers Lausanne, avec la construction d'une nouvelle jonction dans le secteur de Collex, dans le but de soulager l'engorgement de Versoix par le trafic pendulaire du bassin versant de Mies ;
- la prise en compte du barreau nord et est de Bernex et l'accès à l'autoroute ;
- la nécessité d'introduire les liaisons entre Saconnex d'Arve et la route d'Annecy et entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, qui devrait être couplées avec le réaménagement de la jonction autoroutière de Lancy sud, dans le but de concentrer le trafic sur ces nouvelles liaisons au lieu de laisser percoler le trafic sur les routes communales.

Par ailleurs, le GTE émet des réserves quant à l'extension de la zone piétonne, mentionnée en p. 101 du PDRR, qui dépend selon lui plutôt du plan directeur du stationnement.

Enfin, le GTE met l'accent sur la nécessité de la mise en place d'une matrice de hiérarchisation du réseau routier. Il estime en effet que cet outil présentera l'avantage de proposer une hiérarchie claire à l'usage de tous les acteurs du domaine et, ainsi, permettra d'uniformiser les pratiques entre les communes et de supprimer les hiérarchies fluctuantes en fonction des projets.

### *Précisions apportées par le Département suite à la présentation du GTE*

En conclusion de l'intervention du GTE, M<sup>me</sup> Künzler déclare que le GTE et le département sont d'accord sur la majorité des points. Elle rappelle que le Conseil d'Etat s'est rendu la semaine précédente à Berne afin de défendre le projet de traversée lacustre, de même que les projets ferroviaires de Genève, tout aussi importants. Elle rappelle également son intention de rédiger un plan directeur multimodal avec une échelle temporelle d'environ 12 ans, complété par des plans d'actions de 4 ans.

M<sup>me</sup> Künzler rassure ceux qui mettent en doute la cohérence de ce système à deux niveaux en affirmant que ce sont les mêmes personnes qui travaillent sur les deux types de documents. Elle rappelle le principe de réalité qui implique de ne pas lister sans fin les futurs projets. Elle déclare en effet que Genève ne pourra pas voter des crédits pour de nouvelles infrastructures de mobilité à hauteur de 50 milliards dans la prochaine décennie. M<sup>me</sup> Künzler signale que l'OFROU est en train d'étudier l'opportunité de la traversée du lac.

### *Point de la situation par la DGM*

La DGM fait le point sur l'état d'avancement des dossiers qui ont été cités :

**Le projet de la route des Nations et de la jonction du Grand-Saconnex** avance conformément au planning prévu. Il devrait être mis à l'étude à la fin 2012. Les délais de mise en service devraient être similaires à ce qui avait été fixé par l'Office du génie civil.

Concernant **la jonction de Collex ou Versoix**, une équipe de travail franco-suisse a été mise en place, afin d'évaluer, avec tous les différents acteurs, quelle est la meilleure opportunité (prévision de mise à l'étude avant la fin 2012).

Concernant le **barreau nord de Bernex**, la phase d'étude d'opportunité est plus avancée et le projet sera transmis à l'OFROU dans les trois prochains mois.

Concernant les **liaisons L1 et L2 de Genève sud**, le Conseil d'Etat a décidé de réaliser ces deux infrastructures. Le processus d'étude d'avant-projet, qui aboutira aux dépôts des requêtes en autorisation de construire, est relancé.

Au sujet du **secteur de Thônex**, la DGM est en train de finaliser une étude, en collaboration avec les communes concernées, afin de déterminer les actions à différents termes qui amélioreront la situation de ces communes.

Concernant le **centre-ville**, la nouvelle loi sur le stationnement a été adoptée et la question centrale est de savoir quelle sera l'ampleur de la piétonisation, qui implique la redéfinition de la circulation.

Par ailleurs, M<sup>me</sup> Künzler rappelle la nécessité de concrétiser des projets à plus court terme, même s'ils sont moins importants. Elle rappelle que les ondes vertes dépendent d'une hiérarchie qui respecte un schéma pyramidal entre le réseau primaire et secondaire.

### *Questions posées au GTE*

Un député (Ve) se dit stupéfait de constater que le GTE est aussi véhément pour défendre les voitures. Il souhaite savoir comment il est possible de prôner la construction d'une route dans le secteur de Genève sud, alors qu'elle débouchera sur des routes de campagne.

Le GTE affirme que l'ensemble du trafic du secteur Genève sud doit être dirigé sur le réseau primaire, en marge des zones de logements.

Un député (Ve) constate une contradiction entre la défense de tous les modes de transports exprimée et la vision décrite par le GTE, qui, à l'exception du CEVA et du tram du Grand-Saconnex, n'a évoqué que le transport individuel motorisé. Il demande au GTE de développer sa vision du développement des autres modes de transport.

Le GTE précise que son exposé se basait sur un réseau routier multimodal, sur lequel ne circulent pas que des voitures. Il ajoute que deux impressions s'affrontent : d'une part, ceux qui considèrent que les efforts engagés ces dernières années dans le développement des TC ont servi à rattraper le retard pris par Genève en la matière, d'autre part, ceux qui estiment qu'après avoir beaucoup fait pour les TC il est temps de s'engager dans les projets à destination du TIM. Le GTE ajoute que la mise en service de la route des Nations et du tram du Grand-Saconnex, projet éminemment multimodal, permettrait de concilier les tenants des deux bords. Il se réjouit d'entendre que les mêmes équipes travaillent sur tous les projets, ce qui garantit la cohérence de la politique de l'Etat. Néanmoins, il rappelle que l'administration a parfois refusé de modifier ses projets, alors même que l'ensemble des partenaires, y compris ceux qui d'habitude s'opposent, s'étaient entendus sur un projet. Il évoque à ce titre le projet de la « raquette ferroviaire ».

Le GTE annonce par ailleurs que la traversée lacustre autoroutière aura également un effet positif sur les transports collectifs, qui circuleront mieux dans un centre-ville moins engorgé. Il termine en rappelant que la mobilité douce a son sens au centre-ville, mais moins sur des longues distances.

M<sup>me</sup> Künzler précise qu'un tram tangentiel à la hauteur du Pont-Butin est déjà à l'étude. Au sujet de la raquette évoquée par le GTE, elle précise que certains projets sont marqué « 2030+ », ce qui signifie qu'ils sont prévus à un horizon plus lointain que 2030. M<sup>me</sup> Künzler rappelle qu'il faut séparer, au niveau décisionnel, les projets que Genève finance seule et les projets cofinancés avec la Confédération.

Un député (MCG) rappelle que l'opportunité d'une troisième voie autoroutière n'apparaît à aucun endroit dans le PDRR. Il demande aux audités leur avis sur ce sujet.

Le GTE répond qu'il faut être cohérent au sujet des projets défendus à Berne, c'est-à-dire qu'il faut privilégier la traversée lacustre aux dépens de la troisième voie autoroutière. En conséquence, il privilégie l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence plutôt qu'une troisième voie.

Le GTE, comme M<sup>me</sup> Künzler, rappelle qu'il faut être réaliste et garder à l'esprit la question des coûts. Il ajoute que la construction d'une troisième voie entraînerait des problèmes au niveau des pénétrantes.

La DGM précise l'état d'avancement des travaux concernant la possibilité de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute A1 : le bon fonctionnement de la traversée du lac impliquerait également des aménagements – et des coûts – sur le reste du contournement. L'OFROU est en train de finaliser son étude sur la mise à 2×3 voies du tronçon Coppet-le Vengeron. Il annonce que le département est dans l'attente d'une réponse de Berne et qu'une présentation à ce sujet pourra être faite devant la commission à la rentrée.

Un député (MCG) souhaiterait avoir l'avis du GTE sur la pertinence de la hiérarchisation du réseau routier proposée par le PDRR (surclassements et déclassements). Il demande si le GTE a été consulté dans l'élaboration de cette stratégie.

Le GTE répond que chaque organisme doit rester à sa place. Il estime que son rôle n'est pas de décider quelle rue doit être piétonnisée où quel axe, déclassé. Il annonce qu'il ne s'oppose pas à la nouvelle hiérarchisation, à condition que les mesures d'accompagnement se concrétisent dans les délais prévus et qu'il ne s'agisse pas d'une volonté cachée d'entraver le TIM. Le GTE ajoute qu'un même réseau peut fonctionner de différente façon, en fonction des priorités choisies. Il annonce qu'il est du ressort du canton de fixer ces priorités.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que les communes n'ont aucune prérogative en matière de circulation et qu'elles ne sont que forces de proposition. Elle

insiste sur le fait que la hiérarchie évoquée à plusieurs reprises le GTE est présente dans le PDRR.

M<sup>me</sup> Künzler rassure les commissaires et les audités sur le fait que les futures routes primaires auront la priorité. Elle se réjouit d'entendre que le GTE est d'avis que la mobilité douce doit avoir la priorité au centre-ville, ce qui lui semble être une évidence.

Pour appuyer ces propos, la DGM renvoie la commission aux actions thématiques qui ne sont pas localisées, à l'instar des actions décrites aux pages 78 à 80 du PDRR (stratégies de régulation et de jalonnement notamment).

Un député (Ve) demande au GTE pourquoi la mobilité douce n'a pas sa place en dehors de la ville.

Le GTE rappelle que la mobilité douce est plus adaptée au centre-ville qu'à la campagne. Il estime que pour les longs déplacements elle ne représente pas la solution la plus appropriée.

Le député précise que les grands axes sont aussi utilisés pour faire de petits parcours

Le Président souhaiterait savoir si la vision en trois temps (2014-2020-2030) présentée dans le PDRR satisfait les représentants du GTE.

Le GTE répond par l'affirmative et salue la vision annoncée par M<sup>me</sup> Künzler (plan directeur structurant sur 12 ans, complété par des plans d'actions sur 4 ans). Par contre, il craint que le futur plan directeur cantonal entre en contradiction avec le PDRR, alors que celui-ci précède celui-là.

### ***Débat de la commission (relatif à l'autoroute)***

Un député (S) souhaiterait que la DGM précise la problématique de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et le Vengeron. Il rappelle que ce projet entraînera la congestion des pénétrantes.

La DGM rappelle que, suite à la motion demandant l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et le Vengeron, le Conseil d'Etat avait mis en évidence que ce projet risquerait de prêter les chances que la Confédération s'engage dans la construction d'une véritable troisième voie sur cet axe. Par conséquent, le Conseil d'Etat a souhaité réserver sa position dans l'attente de la publication de l'étude de l'OFROU concernant l'opportunité d'une troisième voie autoroutière entre Coppet et Le Vengeron et dans l'attente de la publication de l'évaluation par l'OFROU de l'expérimentation de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence à Morges,

notamment pour savoir si l'OFROU souhaite développer ce genre de solutions.

Un député (R) souhaiterait qu'il n'y ait pas de confusion entre la construction d'une troisième voie autoroutière entre l'aéroport et la douane de Bardonnex et celle entre Lausanne (Coppet) et le Vengeron. Il rappelle que l'OFROU a constaté que le tronçon entre l'aéroport et Bardonnex était un goulet d'étranglement, constat partagé par le Conseil d'Etat. Il indique que l'OFROU a d'abord présenté trois options pour régler ce problème : traversée du lac, troisième voie sur le tronçon existant et, option finalement écartée, construction d'un nouvel axe autoroutier au pied du Jura. Il estime que la troisième voie autoroutière n'est pas souhaitable à ses yeux, car il n'est pas pertinent d'élargir le tuyau tant que des entonnoirs persistent aux deux bouts. Néanmoins, il rappelle que l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Le Vengeron figure dans le message du Conseil fédéral en tant que possibilité.

### *Prise de position écrite de l'Association des communes genevoises (ACG) lors de la séance du 12 juin 1012*

Le Président souhaiterait entendre le département sur la prise de position de l'ACG, en particulier sur la réserve de cette dernière au sujet des aspects financiers.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'il n'existe aucun lien (à part pour l'autoroute) entre la hiérarchisation du réseau routier et la propriété foncière des différentes routes. En conséquence, elle affirme que la nouvelle hiérarchie n'aura aucune incidence financière pour les communes.

Un député (MCG) demande comment le département a répondu aux souhaits des communes.

M<sup>me</sup> Künzler répond que toutes les communes ont été consultées par groupes de communes aux intérêts convergents. La DGM confirme que les communes ont été associées au début des travaux de révision du PDRR pour connaître le bilan qu'elles tiraient du premier PDRR, puis une deuxième fois, par groupement de communes, et, finalement, une dernière fois lors de la finalisation du PDRR. Le dialogue a été constructif et le courrier de l'ACG indique que les demandes des communes ont été, dans l'ensemble, assez bien entendues.

Un député (MCG) exprime le souhait de rajouter dans le PDRR un paragraphe pour expliquer la différence entre la propriété foncière et la hiérarchie du réseau.

M<sup>me</sup> Künzler répond que cela devra apparaître au niveau du rapport d'accompagnement du PDRR, ce que confirme le Président.

La DGM répond que cet aspect a déjà été abordé avec les communes lors du processus de consultation. Il interprète la demande de l'ACG plutôt comme l'affichage d'une volonté de transfert de charges des communes vers le canton.

### ***Audition de la Coordination Transport et Déplacements (CTD) du 19 juin 2012***

*La CTD est représentée par M. Boris Calame, vice-président, et M. Pierre Hofmann, membre du comité.*

La CTD remarque que la nouvelle mouture du plan directeur n'entrera en vigueur, au mieux, qu'au milieu de la période à laquelle il s'applique, comme cela avait été le cas pour le premier plan directeur du réseau routier, ce qu'il déplore. Il annonce que sa portée en sera ainsi forcément limitée.

La CTD indique que l'impression qui se dégage du PDRR est que le texte a l'intention de satisfaire tout le monde, ce qui n'est pas possible, du moins en ville, où les voiries ne peuvent être agrandies. Fort de ce constat, elle signale que le plan directeur risque de beaucoup décevoir. Il évoque les exemples de la rue de Lausanne et de la place Cornavin, projets qui ont essayé d'arranger tout le monde, mais qui ne contente réellement personne. Il ajoute qu'il arrivera un moment où il sera nécessaire de faire des choix.

La CTD salue néanmoins la vision qui se dégage de la nouvelle définition du réseau primaire. La CTD défend une vision de la mobilité qui privilégie les utilisateurs qui prennent le moins de place, à commencer par les piétons, mais aussi les deux-roues et les transports collectifs. Elle insiste sur la nécessité d'assurer la sécurité des utilisateurs vulnérables (piétons, vélos). En ce sens, elle rappelle le besoin de mettre en place des itinéraires cyclables continus.

La CTD indique que la volonté d'éloigner le trafic de transit est louable, même s'il ne s'agit pas du type de déplacement le plus important. Elle insiste sur le fait qu'il faudra dégager des priorités, c'est-à-dire privilégier certains utilisateurs aux dépens d'autres, car il ne sera pas possible de continuer de vouloir contenter tout le monde.

La CTD souhaiterait que l'on définisse clairement quelle priorité doit être donnée à qui selon les endroits. Elle regrette que cette volonté ne se dégage pas du PDRR.

La CTD annonce que les TC, en tant que mode de transport qui utilise peu de place, doivent être performants et avantageux (prix, vitesse commerciale, accessibilité) afin que la population les utilise, ce qui implique de leur attribuer une place importante sur la voirie. Elle évoque ensuite les contradictions présentes dans le PDRR, sans pour autant les énumérer. Enfin, elle rappelle que le PDRR est conçu dans l'optique de la construction de la traversée du lac à l'horizon 2030. Elle remarque que ce projet pourrait ne pas se concrétiser et souhaiterait connaître les alternatives qui ont été étudiées dans cette éventualité.

Le Président demande aux audités s'ils voient des améliorations entre l'ancien PDRR et la version qui est actuellement à l'étude.

La CTD estime que le nouveau PDRR est meilleur que le précédent, entre autres de par la vision à long terme qu'il porte, vision nécessaire pour ne pas en rester au stade de plan d'action. Elle ajoute que la nouvelle hiérarchie du réseau routier apporte des améliorations.

La CTD précise qu'il appartient au politique d'avoir une vision pour l'avenir, car les problèmes de mobilité ne se résoudre pas tout seul. Elle évoque la saturation du réseau qui se révèle en période de vacances, où une diminution d'environ 30 % des utilisateurs permet au réseau de fonctionner de façon satisfaisante. Elle remarque qu'il aurait été intéressant que le PDRR tente de mesurer l'impact de l'introduction du CEVA.

Le département rappelle que le PDRR contient trois étapes :

- à court terme (2014) ;
- à moyen terme, qui tient compte du CEVA et du RER (2020) ;
- à plus long terme, qui inclut la construction d'une traversée du lac (2030).

Il confirme que la construction d'une traversée lacustre fait partie intégrante de la stratégie du Conseil d'Etat. Le CE est en train d'essayer d'inscrire ce projet dans les projets de la Confédération et il est prématuré de réfléchir à des alternatives. Il rappelle que ce projet, couplé à des mesures d'accompagnement, a été jugé comme le plus pertinent par différentes études qui se sont penchées sur les possibilités d'améliorer la mobilité à Genève.

La CTD émet des réserves au sujet d'éventuelles mesures d'accompagnement. Elle rappelle que ces dernières portent un risque important de non-réalisation et préférerait que tous les changements fassent partie intégrante d'un projet global.

Le département répond que le terme de « mesures d'accompagnement » était mal choisi. Il signale que les étapes de la mobilité décrites dans le PDRR reflètent un projet global, dont fait partie la traversée lacustre.

La DGM ajoute que le PDRR présente l'avantage de décrire une vision, déclinée en trois étapes, comme l'ont évoqué les représentants de la CTD. Elle indique que le PDRR n'a pas été pensé pour opposer les différents modes de transports, mais bien pour attribuer des priorités à certains utilisateurs en fonction de l'espace dans lequel on se trouve. A cette logique de déplacement sera adjointe une logique d'aménagement.

La CTD remarque que l'intention du département d'attribuer des priorités est louable, de même que celle de développer la participation des acteurs de la mobilité. Elle indique qu'il est pertinent de définir des étapes intermédiaires d'une vision à long terme, mais insiste sur le fait que le référentiel – la traversée du lac – est peut-être erroné. Elle rappelle que ce projet pourrait ne pas se réaliser pour diverses raisons : financement, opposition de communes ou d'habitants.

La CTD insiste à son tour sur la nécessité de penser les projets de façon globale. Elle rappelle que certains projets sont pensés de façon uniquement technocratique, sans prise en compte de la réalité. La CTD émet finalement le souhait que les étapes de la vision globale se distinguent plus clairement.

Le département annonce que le concept multimodal 2030 est en cours d'élaboration. Il rappelle que, dans le cadre de ces travaux, il a été mis au jour que la traversée du lac constitue la solution la plus performante. Il annonce qu'il n'était pas pertinent de présenter plus en détail le concept multimodal dans le PDRR 2011-2014.

La DGM rappelle que le PDRR possède un volet macro – la description de la vision à long terme – et un volet micro – la description d'actions précises. Le département ajoute que, outre la traversée du lac, d'autres infrastructures fortes sont à l'ordre du jour, par exemple la gare Cornavin.

### *Questions des membres de commission*

Un député (Ve) rappelle que les pistes cyclables interrompues sont un danger tant pour les cyclistes que pour les automobilistes, qui n'ont plus l'habitude d'être confrontés aux vélos, comme l'évoquait la CTD. Il se demande si ce constat ne serait pas la preuve de l'échec de la politique de séparation des flux et parlerait en faveur de la mixité des flux.

La CTD se prononce en faveur de la séparation des flux, à condition d'instaurer des infrastructures performantes et continues, afin de garantir la sécurité des usagers qui n'ont aucune protection (piétons, vélos, mais aussi motos).

Le département précise que la gare et la traversée du lac ne sont pas financées par les mêmes fonds. En conséquence, il est erroné de penser que la construction de l'un des projets prêterait la réalisation de l'autre.

Un député (L) demande aux audités quelle définition ils ont du terme « trafic de transit ». Il rappelle que tout le monde salue le fait que le PDRR présente une vision de la mobilité, vision qui s'appuie sur la construction de la traversée du lac à l'horizon 2030. Il indique que l'ensemble de la vision et son application d'ici à 2030 dépend de ce projet. Enfin, il demande aux audités s'ils soutiennent la construction d'une traversée du lac à l'horizon 2030.

La CTD répond qu'il considère le « trafic de transit » de la façon définie dans le PDRR, c'est-à-dire le trafic qui traverse le périmètre de la ville (Ville de Genève et communes adjacentes : Carouge, Lancy, Petit-Saconnex, etc.), sans s'y arrêter.

La DGM complète en renvoyant les commissaires au schéma présenté à la page 33 du PDRR. Elle confirme la définition donnée par la CTD.

La CTD ne considère pas que les actions décrites dans le PDRR soient des mesures d'accompagnement anticipées à la construction de la traversée du lac, comme le laisse entendre les propos du député. Elle considère au contraire que diverses mesures seront instaurées à différents termes. Elle annonce que sa position sur une traversée du lac dépendra du projet qui sera proposé et ajoute qu'un projet qui n'inclurait qu'une traversée ne serait certainement pas soutenu par la CTD.

Un député (S) demande quelle est la position de la CTD au sujet d'une traversée du lac multimodale.

La CTD se montre favorable à la mise en place d'une traversée qui prenne en compte les TC mais précise que le projet actuel (la Pallanterie-le Vangeron) recèle un potentiel très faible de demande en TC. Elle rappelle que le projet actuel est un projet autoroutier, ce qui exclut par définition les TC et ajoute qu'un projet souterrain exclurait également bon nombre de types de transport. La CTD termine en indiquant qu'une traversée mixte (p. ex. autoroutière et ferroviaire) augmenterait le coût de construction de façon substantielle et ne serait souhaitable qu'à condition qu'il existe une demande en TC sur cet axe.

Le Président demande aux audités comment ils considèrent l'articulation des différents plans directeurs de la mobilité et s'ils y voient une cohérence.

La CTD répond, à titre personnel, que les différents plans directeurs, complétés par la vision multimodale évoquée par le département, représentent un progrès en comparaison de la vision éclatée et étriquée qui a

régné par le passé. Cette volonté est saluée. La CTD confirme que le principe de la complémentarité est très intéressant mais précise que les plans sectoriels doivent être complétés par un document cadre.

### *Audition d'une délégation de l'Office fédéral des routes (OFROU) du 4 septembre 2012*

L'OFROU est représenté par M. Kilcher, chef de projet de l'étude d'opportunité, et M. Poffet, chef du domaine Planification de réseau.

En préambule, les membres de L'OFROU précisent qu'ils ne peuvent répondre qu'à des questions techniques, et non politiques.

#### *Présentation de l'étude « RN Genève »*

L'étude présentée a pour but principal le fonctionnement durable de la route nationale. Elle s'est déroulée en cinq phases : diagnostic, génération et tri des variantes, approfondissement des variantes, évaluation et, enfin, sélection de la variante optimale. Les services cantonaux ont été étroitement associés au processus.

#### *Diagnostic*

Dans la région genevoise, le réseau est sensible et sera saturé en 2030 : bouchons réguliers, problèmes de sécurité, report du trafic sur les routes cantonales, impacts sur l'accessibilité des centres, la mobilité douce, les transports collectifs et la qualité de vie. En outre, une augmentation de l'offre des transports collectifs, même importante, ne résoudrait pas ce problème de saturation. Pour poser le diagnostic, les données cantonales, plus fines, ont été examinées. La région présente en outre un patrimoine environnemental et paysager important, ce qui pose des contraintes fortes. Une intervention sur les routes nationales genevoises s'impose donc.

#### *Génération et tri des variantes*

Pour débiter, des familles de variantes ont été considérées, avant d'être réduites en nombre à 16, puis soumises à une analyse large comprenant neuf indicateurs. Seules 3 ont été retenues : le contournement ouest (nouveau tronçon autoroutier entre le Vengeron et Perly, parallèle au réseau actuel), l'élargissement de l'autoroute existante et la traversée du lac. Une quatrième variante, intitulée 0+, a permis d'analyser l'optimisation de la route nationale, sans élargissement. L'analyse des variantes s'est concentrée sur la faisabilité, de plusieurs points de vue (génie civil, environnement, etc.) ainsi que sur le tracé et les coûts.

### *Approfondissement des variantes*

Deux méthodes d'évaluation ont été utilisées : la NISTRA simplifiée (définie par le DETEC, elle porte sur la durabilité et se concentre sur les éléments monétaires et qualitatifs) et l'argumentaire pour/contre (évaluation qualitative des impacts). Les résultats montrent que chaque variante évoquée est faisable et éliminera le goulet d'étranglement. Un autre constat a été dressé : la réalisation de jonctions sur un éventuel nouveau tronçon autoroutier est nécessaire (le trafic n'est pas uniquement transitaire ; il faut rendre les variantes utilisables).

### *Evaluation*

**Contournement Ouest** : comprend une jonction à Perly (une autre aurait pu être envisagée à Bernex) et élimine le goulet sans mesures supplémentaires sur la RN mais comporte moins d'effets positifs que les autres variantes (4,6 milliards d'investissement). Le rapport coûts/avantages est négatif.

**Élargissement de l'autoroute** : élimine le goulet avec peu d'impacts sur l'environnement et sans effet particulier positif ou négatif. Le rapport coûts/avantages est positif (1,5 milliard d'investis).

**Traversée du lac** : élimine le goulet mais nécessite un élargissement de la RN, avec effet de délestage du centre-ville et de la desserte autoroutière rive gauche ; comporte des effets négatifs sur l'environnement. L'investissement global (y compris RN) est de 5 milliards (rapport coûts/avantages positif). A noter que l'accrochage au réseau actuel n'a pas été décidé dans l'étude ; l'option la plus concurrentielle a été retenue pour comparaison, en l'occurrence avec accrochage à Thônex.

**0+** : améliore la situation sur une partie de la RN mais n'élimine pas le goulet d'étranglement, il s'agit donc d'une mesure à court terme, même si le rapport coûts/avantages est positif. L'investissement se monte à 0,02 milliard.

### *Sélection de la variante optimale*

La variante contournement ouest présente des coûts trop élevés. La variante 0+ ne peut être envisagée que comme solution intermédiaire.

Un élargissement de la RN actuelle est nécessaire dans tous les cas pour résoudre le goulet d'étranglement sur la RN existante. A noter que les deux variantes les plus opportunes, élargissement et traversée du lac, ne s'excluent pas. L'ampleur de l'élargissement est liée à la réalisation ou non de la traversée du lac.

L'OFROU constate que la traversée du lac génère une utilité supplémentaire ; il s'agit d'une option qui s'inscrirait dans le développement de la rive gauche. Une clarification s'impose toutefois par l'Aménagement du territoire.

*Questions de la commission aux représentants de l'OFROU*

Un député (R) constate que l'opportunité d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence n'est pas possible partout, notamment dans le tunnel de Vernier. Ce point est confirmé par l'OFROU qui ajoute que plus généralement à long terme, cette option ne règle pas le problème. Entre Coppet et le Grand-Saconnex, cela apportera un soulagement à court terme.

Un député (Ve) demande si le trafic est bien genevois, et non frontalier – ce qui lui est confirmé. Il s'enquiert du financement des 5 milliards de la variante Traversée du lac.

L'OFROU explique que le fonds d'infrastructure met à disposition 5,5 milliards pour l'élimination des goulets d'étranglement dans le pays ; ils participeront donc à l'élargissement des RN actuelles. Pour un nouveau tronçon, il s'agit d'une autre source financière qui doit être discutée au Parlement.

Un député (MCG) s'interroge sur la possible combinaison d'un élargissement par la bande d'arrêt d'urgence et de l'élargissement de l'autoroute dans les tunnels.

L'OFROU indique que les travaux de l'élargissement de la RN, en tenant compte des deux options, serait la solution idéale ; il est possible de prévoir des étapes dans la réalisation de l'élargissement. L'objectif de l'étude consiste à définir une variante comptant 2 ou 3 voies avec bandes d'arrêt.

Un député (MCG) s'enquiert encore de la combinaison traversée du lac et bandes d'arrêt d'urgence.

L'OFROU infirme cette possibilité ; elle est insuffisante. Pour la traversée du lac, l'analyse a porté sur une variante pont, et des sous-variantes tunnel.

Un député (UDC) demande ce qui a été prévu pour la douane autoroutière de Bardonnex qui suscite des bouchons.

L'OFROU répond que ceci est un problème mais ne constitue pas un élément du goulet d'étranglement en lui-même. Cependant, lors du lancement du projet, il pourrait être possible d'en tenir compte.

Un député (L) constate que le plan directeur du réseau routier s'appuie sur une traversée du lac ; il demande si elle est envisageable avant 2030. Deuxièmement, il demande à quel terme l'élargissement de la RN serait faisable ; en ce cas les bandes d'arrêt d'urgence pourraient constituer une

solution intermédiaire en les attendant. Troisièmement, il s'enquiert de l'impact environnemental négatif.

L'OFROU répond sur le premier point que seul le monde politique peut permettre au projet d'avancer, une fois que l'Aménagement du territoire aura affiné la variante.

Sur le deuxième point, le programme d'élimination des goulets connaîtra une priorisation des différents problèmes du réseau des RN. Cette analyse technique est en cours.

Sur le dernier point, l'impact porterait surtout sur les eaux souterraines et le lac.

Un député (MCG) demande si les raisons environnementales qui ont conduit à l'élimination de la jonction à Bernex, dans le cadre de la variante « contournement ouest » pourraient impacter le barreau nord. Il s'interroge par ailleurs, dans le cas de la traversée du lac, avec un élargissement autoroutier, sur les délais.

Sur le premier point, l'OFROU précise que les jonctions doivent être à ciel ouvert pour des raisons de sécurité ; une nouvelle jonction à Bernex serait dans la zone naturelle « taboue », d'où le choix de Perly, mais ceci n'a pas d'impact sur la route de contournement.

Sur le second point, le projet doit être porté à la Confédération pour obtenir le financement fédéral qui apparaît comme nécessaire. En tenant compte de l'ensemble des travaux préparatoires, et sans savoir quelles seront les oppositions, une quinzaine d'années sera consacrée à l'aspect administratif. Ensuite, le financement concret devra être trouvé pour la traversée du lac. Il faut donc viser 2040, à plus ou moins 10 ans. Par ailleurs, 2030 constitue une référence en raison de l'impossibilité de prévoir l'augmentation du trafic au-delà de cette date.

Un député (UDC) s'inquiète du niveau de priorité de la traversée du lac et notamment de la nécessité d'obtenir le soutien du Parlement.

L'OFROU note que, pour que l'administration fédérale puisse se prononcer, des études plus poussées doivent être menées quant au développement du canton, par le canton et la Confédération.

Un député (Ve) demande pourquoi le contournement ouest a été éliminé. Il souhaiterait aussi consulter une synthèse sur l'impact des RN sur l'environnement.

L'OFROU indique que le contournement ouest avait un impact positif sur l'élimination du goulet, mais c'était son seul avantage pour un coût important, et de ce fait injustifié, sans parler de l'impact environnemental.

Sur le second point, il relève que ce rapport existe et que les services cantonaux se prononceront sur le sujet évoqué.

Le département indique que le rapport du canton sur ce sujet est disponible sur le site de l'Etat.

Un député (R) demande si un simple élargissement de deux à trois pistes dans les deux sens ne sera pas saturé en 2030, et si la variante traversée du lac a considéré la possibilité de comporter du rail.

L'OFROU répond que le goulet sera résolu durablement avec les options présentées. La synergie entre modes de transport est un élément d'analyse ultérieur.

Un député (L) constate que Genève souhaite éliminer le trafic de transit de la ville et demande si cette tendance a été prise en compte.

L'OFROU explique que le modèle a utilisé les données cantonales pour être au plus près de la réalité mais il souligne que le trafic de centre-ville n'est pas celui qui utilise les RN. La traversée du lac est la seule variante qui offre un délestage de la ville.

Un député (S) demande s'il est juste que la traversée du lac n'aurait pas d'incidence positive sur la RN.

L'OFROU explique que cela aura un effet négatif sur le tronçon le Vengeron-Grand-Saconnex, mais un effet positif – quoique insuffisant – pour le tronçon Vernier-Bernex.

Un député (S) demande si la traversée du lac doit primer sur l'élargissement de la RN.

**L'OFROU répond que la traversée du lac est conditionnée à l'élargissement préalable du réseau des RN à Genève.**

#### *Présentation de l'utilisation des Bandes d'arrêt d'urgence (BAU)*

L'OFROU souligne que l'utilisation des BAU présente des avantages (mise en œuvre plus rapide, moindre coût, surface requise moins étendue) et des inconvénients (réalisation parfois impossible, notamment dans les tunnels, mise à l'enquête publique avec procédure complète dans certains cas, remises en état ultérieures difficiles si elles nécessitent la réduction de la route). Il s'agit d'une solution transitoire qui exige une coordination avec le programme d'élimination des goulets d'étranglement. A Morges, cette solution sera certainement validée.

Différents types de réaffectations des BAU sont possibles : avant les jonctions, soit comme zone d'attente hors du trafic principal ; entre deux

jonctions, si les flux entrant et sortant sont identiques ; sur plusieurs jonctions, ce qui induit un réaménagement complet des jonctions de par les jeux de trafic et des types de véhicules. Enfin, il faut savoir si la réaffectation serait permanente ou limitée aux heures de pointe avec un système de gestion du trafic. Au niveau suisse, 30 tronçons présentent la possibilité d'une utilisation de la BAU (soit 125 km).

Un député (L) demande si, dans l'attente d'une décision fédérale d'un élargissement RN ou d'une traversée du lac, un élargissement des BAU serait une solution rapidement accessible.

L'OFROU confirme qu'elle serait plus facilement mise en place, moyennant des études complémentaires ; mais il existe un risque que cette option soit jugée suffisante et que rien d'autre ne soit entrepris.

Un député (S) demande si l'absence de BAU ne constitue pas un problème de sécurité et un problème juridique.

L'OFROU répond que cette option n'aurait pas été envisagée, ni réalisée, si elle ne garantissait pas les conditions cadres du niveau de sécurité.

Un député (R) précise qu'une BAU est surveillé continuellement et son usage peut être interrompu en quelques secondes. Un député (L) ajoute que le niveau de sécurité est augmenté par l'usage de la BAU.

L'OFROU estime qu'il faut peser les intérêts entre la diminution du risque d'accident et, en cas d'accident, l'accessibilité moindre du sinistre.

### ***Audition d'une délégation des conseillers nationaux genevois du 4 septembre 2012***

M. Barthassat indique que le plan d'infrastructure routière ne comprend pas la traversée du lac mais qu'il pourrait intégrer un second volet préparé en 2014. Il est actuellement demandé d'élargir l'autoroute de contournement alors que le Conseil d'Etat défend la traversée du lac. Il sera donc important de partir uni et de répondre aux exigences administratives de l'OFROU, ce qui n'a pas toujours été précisément fait. Au niveau politique genevois, les membres du Conseil national ont cherché à s'entendre les uns avec les autres, et avec le Conseiller d'Etat responsable du dossier, ainsi qu'à se coordonner avec les autres cantons. Sans alliance, sans lobby, la chose est impossible.

M. Hodgers précise que la Commission des transports du Conseil national n'a jamais bénéficié d'une présentation aussi précise puisque les dossiers y sont bien plus nombreux. L'auditionné note que la traversée du lac n'est pas finalisée et que, à son sens, après avoir entendu l'OFROU, le message du Conseil fédéral de 2014 ne comprendra pas ce projet. La méthodologie de

l'administration fédérale ne tient pas compte de la demande genevoise ; elle s'appuie sur ses propres procédures. Plutôt que de saisir une occasion offerte par Berne, comme pour le CEVA, Genève a formé un vœu qui restera pieux en pariant, à l'initiative de M. Mark Muller, sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement ; c'était un mauvais choix puisque Berne a conclu que la traversée du lac n'y répondait pas. Le financement posera problème également. L'augmentation de la vignette permettra tout juste de maintenir les tronçons autoroutiers de la Confédération (celle-ci a repris 376 kilomètres de routes cantonales) ; les projets approuvés se trouvent donc sans financement.

M. Hodgers imagine donc que la mention par l'OFROU du développement de la rive gauche genevoise pourrait permettre de placer le projet dans un fonds d'aménagement, mais cela signifie construire sur les zones villas, entre autres. Enfin, sur l'unité des députés, il note que la gauche tessinoise s'oppose au doublement du Gothard, par exemple, ce qui n'empêche pas ce projet d'avancer ; en revanche, la traversée du lac, souvent présentée comme l'opportunité de réduire le trafic urbain, apparaît comme contradictoire avec l'absence concrète de projets.

M. Tornare confirme que la position genevoise s'avère illisible à Berne, plus encore en regard d'autres députations cantonales qui parviennent à établir un consensus entre partis. Ceci implique donc la « paix des transports » à Genève, mal engagée au vu des combats de position sur les rues piétonnes, le transport individuel, etc. La question de la traversée de la rade peine en outre à s'élever pour participer d'une vision générale, qui devrait être partagée par les élus à Berne et le Conseil d'Etat.

M. Nydegger déplore le retard politique pris par Genève par rapport aux autres cantons dans la stratégie de lobbysme. Les BAU ne constituent au mieux qu'une solution provisoire ; il faut élargir les RN, ne serait-ce que parce que la traversée du lac y est conditionnée. Le fonds d'élimination des goulets d'étranglement ne finance évidemment que des projets qui traitent du sujet. Renvoyer la problématique du financement de la traversée du lac au canton de Genève apparaît à M. Nydegger comme une solution pour tuer le projet.

M. Poggia indique que même le scepticisme de certains quant à la Traversée du lac brouillera la position genevoise. Il convient cependant de ne pas se concentrer sur cet objectif au détriment d'autres solutions plus accessibles, comme l'élargissement des RN, et d'adopter un langage qui répond aux préoccupations de la Confédération, peu désireuse par exemple de soutenir le trafic vers la France.

Un député (L) rappelle que la décision porte sur l'approbation du plan directeur du réseau routier ; celui-ci prévoit d'écarter au maximum le trafic du cœur de Genève, en se basant sur des contournements. Il s'enquiert donc de la possibilité d'une traversée du lac pour 2030. Deuxièmement, il souhaite savoir quel manque de précision M. Barthassat évoquait.

M. Nydegger exclut la possibilité d'un contournement pour 2030 ; la traversée du lac n'interviendra donc qu'en 2050. M. Hodgers l'exclut également.

M. Barthassat estime qu'il existe une chance que le projet soit réalisé en 2030 au vu de la reprise en main du dossier par le nouveau Conseil d'Etat ; les options prises par M. Muller, certains chiffres fournis n'étant pas actualisés, s'éloignaient de la cible de l'OFROU. La situation s'est améliorée.

Un député (L) se dit pessimiste au vu des déclarations de l'OFROU. Il rappelle que le consensus pour la traversée du lac est meilleur qu'autrefois à Genève et estime que le débat sur les fermetures de rue ne constitue pas un élément perturbateur pour la discussion.

Un député (R) constate que l'élargissement des RN paraît impératif et demande si la députation genevoise est unie sur cette question. M. Nydegger répond qu'elle l'est ; M. Hodgers ajoute qu'elle l'était sur l'agrandissement de la gare de Cornavin.

Un député (S) se félicite de la venue de conseillers nationaux en commission, fait inédit. Elle s'interroge sur les raisons précises de l'absence de compréhension des besoins genevois à Berne au vu de l'importance du canton, sur un plan financier et international.

M. Barthassat se souvient que les conseillers d'Etat valaisans sont présentés aux hauts fonctionnaires de Berne. Genève a mis du temps pour comprendre cette logique ; cela s'est amélioré avec l'engagement de quelques lobbyistes.

M. Hodgers estime que les Suisses ne mésestiment pas le rôle de Genève, même si le canton a une position historique et urbaine un peu difficile à appréhender. Genève doit donc s'organiser pour défendre ses intérêts et s'intéresser à la Suisse pour obtenir la réciprocité.

M. Nydegger voit dans les remarques précédentes le cœur du problème : Genève considère que ses qualités sont suffisantes pour obtenir quelque chose. Un projet ethnocentrique comme la traversée du lac est en porte-à-faux avec la logique fédérale.

M. Tornare constate que les réflexes ont changé vis-à-vis de Genève et le lobbysme s'est renforcé. Le canton doit encore progresser ; le Conseil d'Etat

valaisan *in corpore* rencontre une fois par mois à Berne sa députation fédérale pour souder les rangs.

Un député (UDC) rappelle qu'une délégation genevoise avait tenté de montrer le rôle de levier économique de Genève en Suisse, notamment pour les cantons de montagne ; la traversée du lac participerait de cet effet de soutien.

M<sup>me</sup> Künzler constate que les succès de Genève dans les projets d'agglomération découlent de l'excellente préparation du canton dans ce dossier. Il était répondu à la question posée par la Confédération. La deuxième volée sera plus concurrentielle puisque les autres cantons ont rattrapé leur retard. Désormais il importe que le Conseil d'Etat et les milieux politiques genevois soient unis sur l'élargissement de l'autoroute puisque c'est là le cœur du dossier, en dégageant une véritable hiérarchie du réseau routier genevois, ce à quoi s'emploie le plan directeur.

#### *Discussion de la commission*

Un député (L) note un manque d'équilibre dans la hiérarchie du réseau routier, le réseau de quartier étant confiné à la mobilité douce. La vision à long terme lui paraît remis en cause, quant à la traversée du lac, et il se dit donc en peine pour accepter le concept qui y prévaut, soit le plan directeur du réseau routier. En l'état, le groupe libéral-radical le refuserait.

Un député (UDC), dans un souci constructif, envisage un soutien sur la base d'améliorations que le groupe démocrate-chrétien proposera.

Un député (MCG) indique que le groupe MCG refusera le plan directeur, pour les mêmes raisons que celles décrites par le groupe libéral-radical.

Un député (S) ne voit pas de raison de refuser le plan directeur, qui cherche à régler les problèmes de Genève. La traversée du lac est conditionnée à l'élargissement de l'autoroute et la prise de mesures radicales pour la circulation sur réseau primaire et secondaire. Il s'agit d'en prendre acte plutôt que de faire de l'obstructionnisme ; le groupe socialiste votera le plan.

Un député (Ve) constate que le projet de traversée du lac a été validé par le Conseil d'Etat et déposé à Berne mais que le développement de la rive gauche constitue un préambule. Se pose en outre la question de l'absence de financement.

Un député (UDC) rejoint le raisonnement du groupe libéral-radical et ajoute que la priorisation des axes ne lui convient pas. Le groupe UDC s'enquiert donc des alternatives en cas de report des projets prévus pour 2030

et de la possibilité d'une traversée de la rade. Le plan directeur ne semble pas répondre aux derniers éléments, ce qui expliquera une réserve lors du vote.

Un député (L) observe que le projet est construit sur la traversée du lac ; si celle-ci ne peut avoir lieu, le reste du concept devient caduque. Il s'agit donc de soutenir l'élargissement, puis de défendre la traversée du lac dans des délais raisonnables. Mais les travaux induiront la fermeture d'une partie de l'autoroute, ce qui devrait figurer dans le plan directeur.

Un député (R) note que les plans directeurs voient à long terme en plusieurs étapes. En 2014, si la suite ne peut être réalisée, les aménagements précédents pourraient s'avérer inutiles et impliquer des changements.

Un député (Ve) souhaiterait que les effets de l'amélioration du réseau de tram et le fonctionnement du CEVA soient connus avant de réfléchir à une traversée du lac.

Une députée (PDC) retient la vision positive d'une délégation genevoise motivée pour faire entendre la voix de Genève et relayer la motivation du Conseil d'Etat soutenu par le Parlement. Cette amorce avait été constatée lorsque qu'une délégation genevoise de la Commission des transports avait été auditionnée à la Commission des transports du Conseil des Etats.

M<sup>me</sup> Künzler explique que le problème des trams a été l'absence de conception à long terme. Les précédents plans directeurs du réseau routier étaient légalement planifiés sur 4 ans, ce qui a été modifié pour permettre une réelle réflexion d'horizon avec de réelles priorisations en plusieurs étapes. L'ancien plan directeur décrète prioritaires un grand nombre de voies, au point de supplanter les voies secondaires. Il a donc fallu opérer une hiérarchisation du réseau. Par exemple, le pont Wilsdorf est un réseau inter-quartier mais le pont des Acacias doit assurer un fort débit pour sortir les voitures de la ville. L'action du CEVA et des trams transfrontaliers modifieront le contexte mais le principe de hiérarchisation du réseau perdurera. Le Conseil d'Etat s'engage désormais pour l'élargissement de l'autoroute dans la mesure où Berne débloquera des fonds sur cette question. Le plan directeur vise à dégager des perspectives à long terme, sans quoi toute planification est court-circuitée par les délais. Si la traversée du lac ne figure pas dans le plan directeur, il sera très difficile de faire comprendre son importance à Berne. A titre personnel, elle a assuré sa défense ; il faut avoir le courage de mettre des priorités réelles.

Le Président souligne que retirer la traversée du lac constituerait un aveu de faiblesse. Dans la mesure où les communes ont été consultées, un scepticisme sur les délais prévus ne justifie pas le rejet du plan directeur, même si des améliorations sont envisageables.

Un député (MCG) relate que le groupe MCG craint un manque de respect de la diversité des moyens de transport.

## **L'élaboration d'un tableau « Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis »**

### ***Première version du document présentée lors de la séance du 19 juin 2012***

M<sup>me</sup> Künzler présente le document « Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis ». Elle annonce qu'il s'agit d'un document schématique, basé sur la hiérarchie du réseau routier telle que définie dans la loi.

La DGM indique que le document-cadre distribué n'est pas tellement le reflet de la réalité actuelle, mais qu'il exprime les fonctions qu'entend donner le département au réseau routier. Il présente les trois colonnes du tableau : la première est la définition des quatre niveaux du réseau routier (réseau autoroutier, primaire, secondaire et de quartier) ; la deuxième décrit les fonctions principales que doivent assurer les quatre types de réseau routier ; la troisième fixe les objectifs qui doivent être considérés lors de l'aménagement et de l'exploitation des différentes voiries. Concernant la deuxième colonne, elle reprend les définitions présentes dans la loi et indique que les fonctions ont été en partie reprises du tableau présenté à la vignette n° 23 de la présentation du PDRR qui avait été faite devant la commission. Figurent ensuite cinq « axes » qui structurent la troisième colonne du tableau. La DGM signale que le cinquième axe – traitement des nuisances vs limitation des nuisances – dépasse quelque peu le domaine de la mobilité. Les termes utilisés dans la troisième colonne sont expliqués dans un lexique situé sur la droite du document. Le but est de définir un cadre qui fasse figure de guide des traitements possibles de la voirie.

Un député (R) relève une contradiction entre les objectifs définis pour le réseau primaire et le fait que la route qui relie le rond-point de Mon-Ideé et Vandœuvres soit classée en réseau primaire, alors que la route est très étroite et que, limitée par des bâtiments, elle ne pourra pas être élargie.

M<sup>me</sup> Künzler répond que, s'il n'est pas possible d'agir sur un axe, il est possible d'agir en amont, au niveau de la gestion des flux qui y transitent.

Un député (R) rétorque qu'il considère que le réseau primaire doit supporter le trafic qui n'est pas souhaitable dans les quartiers, comme par exemple celui des camions. En l'occurrence, il déclare que deux camions ne peuvent se croiser sur cet axe. En conséquence, il se demande si les

personnes qui ont élaboré le document connaissent la réalité des routes qu'ils classent.

La DGM répond que l'ensemble du réseau primaire ne répond pas, pour l'instant, aux fonctions définies pour ce type de voirie, mais que l'objectif est d'y parvenir à l'avenir.

M<sup>me</sup> Künzler ajoute qu'il existe un problème au niveau de la rive gauche, où des endroits sont inadaptés, même s'il est nécessaire que le secteur soit pourvu avec tous les types de routes. Elle rappelle la large consultation qui a été menée avec les communes.

Un député (MCG) demande quelle est la vision de la mobilité du département concernant le projet des Grands-Esserts (commune de Veyrier).

La DGM rappelle que le département a présenté sa vision à la Commission d'aménagement du canton, où une députée (MCG) était par ailleurs présente. Elle rappelle qu'une dizaine de mesures (TIM, MD, TC) sont prévues et indique que des études plus précises sont en cours.

Un député (L) juge le document plutôt bon, même s'il attire l'attention de ses collègues sur son caractère imprécis. Il émet le souhait que le graphique de la troisième colonne soit décrit par des textes. Il demande si le département a la réelle intention de fluidifier les axes du réseau primaire, car un bon nombre de ceux-ci sont aujourd'hui congestionnés. Il demande quelles sont les solutions du département en ce sens, par exemple sur la route des Acacias et sur la route de Chancy.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que la route des Acacias fait l'objet d'un projet de fluidification. Concernant la route de Chancy, M<sup>me</sup> Künzler annonce qu'une réflexion est en cours. Elle indique que la circulation s'est déjà largement améliorée depuis décembre dernier et l'introduction du tram, grâce à une meilleure gestion des feux. M<sup>me</sup> Künzler rappelle que la fluidification dépend d'une hiérarchie en forme de pyramide, ce qu'introduit le nouveau PDRR.

La DGM rappelle que la mise en œuvre de la vision du département se traduit dans les différentes mesures à court terme décrites dans le PDRR à partir de la page 69 (mesures localisées et mesures thématiques).

Le député souhaiterait qu'on lui confirme que le réseau primaire ne correspond actuellement pas aux critères défini dans la matrice de hiérarchisation du réseau.

Les représentants de la DGM et la conseillère d'Etat lui apportent cette confirmation.

Un député (UDC) tient à remercier le département pour son travail. Il rappelle que les oppositions exprimées par son groupe sont uniquement fondées sur des divergences de vision.

Le Président demande au département quels modes de transport seront privilégiés sur les différents types de réseaux. Il remarque que cet élément est sous-jacent dans le document fourni par le département, mais souhaiterait que cela soit plus explicite.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le tableau est l'illustration de la pesée d'intérêt qui est faite lors de l'aménagement d'une route ou de la gestion des flux qui y transitent. Elle ajoute qu'on ne peut pas définir des règles absolues.

La DGM annonce que, en raison de la multiplicité et de la variabilité des cas, on ne peut définir un cadre rigide, applicable clé en mains à toutes les situations. Elle indique qu'il faut laisser la marge de manœuvre nécessaire aux ingénieurs, aménagistes et architectes.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que l'immense majorité du réseau et du bâti existe déjà, ce qui implique que les possibilités de transformation sont faibles. Elle signale que ces contraintes imposent de laisser la marge de manœuvre nécessaire à la gestion des flux.

Un député (L) abonde dans le sens du Président et réaffirme que la matrice présentée par le département est trop floue, comme le montre l'abstraction des termes employés. Il propose de la compléter en précisant la gestion des flux en fonction des différents réseaux.

M<sup>me</sup> Künzler annonce que le département complétera la matrice par des pictogrammes.

### ***Deuxième version du document présentée lors de la séance du 26 juin 2012***

La DGM annonce qu'une colonne avec des pictogrammes, intitulée « modes » a été ajoutée, les autres colonnes de la matrice restant inchangées. Il est précisé que la taille des pictogrammes a été gérée en fonction de la demande effective des différents modes.

Concernant le réseau primaire, la DGM indique qu'il existe une nécessité de faire circuler les quatre types de modes (TIM, transport de marchandise, TC et MD) sur ce réseau, ce qui implique que les quatre types de modes ont la même importance.

Un député (L) annonce être satisfait de la hiérarchie définie pour le réseau de quartier, mais pas de celle du réseau primaire. Il rappelle l'art. 3B, al. 2, de la LRoutes : « les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement

au trafic motorisé public et privé ». Il se demande pourquoi cette priorité n'est pas visible dans la hiérarchie des pictogrammes. Il affirme que le TIM doit avoir la priorité sur une partie du réseau routier. Il déclare que, pour cette raison, la répartition des pictogrammes ne lui convient pas.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'il ne faut pas considérer uniquement la nouvelle colonne du tableau, aux dépens des autres. Elle rappelle que le réseau primaire est affecté au transit, que la séparation et la gestion des flux y est importante. M<sup>me</sup> Künzler affirme qu'il n'est pas possible d'interdire les vélos sur le réseau primaire.

Le député rétorque qu'il n'a aucun problème avec l'existence de pistes cyclables et réaffirme qu'il n'est pas question d'interdire les modes doux sur le réseau primaire. Il rappelle néanmoins à M<sup>me</sup> Künzler que la voirie n'est pas extensible et donc que la construction d'aménagements cyclables devra se faire aux dépens de l'espace réservé à d'autres utilisateurs. Il refuse que la voirie réservée au trafic motorisé soit réduite pour ce faire. Il ajoute qu'il aurait préféré du texte en lieu et place des pictogrammes proposés par le département et fait la comparaison entre le fait que la priorité à tous équivaut à pas de priorité (idée évoquée à plusieurs reprises par M<sup>me</sup> Künzler) et la hiérarchie proposée par les pictogrammes pour le réseau primaire.

Un député (Ve) rappelle que la souveraineté cantonale sur les routes est du ressort cantonal dans la limite de la législation fédérale. Il exhorte ses collègues à abandonner une vision de la mobilité qui ne prend en compte que les modes motorisés. Il se prononce en faveur du respect mutuel des différents modes de transport.

Le Président rappelle que la colonne « mode » ne définit pas les priorités aux carrefours, mais uniquement la répartition des espaces sur la voirie. Il rappelle également que la H 1 80, issue de l'adoption de l'IN 144, demande à ce que des aménagements cyclables continus soient installés sur l'ensemble du réseau primaire.

Un député (UDC) indique que la question porte sur l'interprétation des textes. Il déclare que son groupe est favorable à la prise en compte de l'art. 3B cité précédemment, contrairement à la vision proposée par la matrice du département. Il se prononce en faveur de l'expropriation de terrain, plutôt que pour la réduction de l'espace dévolu au trafic motorisé.

M<sup>me</sup> Künzler confirme que la méthode évoquée est souvent utilisée en campagne (expropriation). Elle rappelle que la mission d'équiper les axes primaires en pistes cyclables a été conférée par la population à travers l'adoption de l'IN 144. M<sup>me</sup> Künzler signale qu'il existera un axe primaire

par couloir de circulation et que ces axes sont pratiquement tous déjà aménagés pour les vélos.

La DGM ajoute que le tableau traite de l'organisation de la section courante (la cohabitation transversale des différents modes), alors que l'art. 3B concerne l'organisation des réseaux, ce qui diffèrent. Elle précise que la colonne « mode » indique simplement qu'il faut mettre sur un pied d'égalité les différents types de modes de transport lorsqu'il existe le besoin de les faire passer au même endroit. La DGM enjoint les commissaires à ne pas attribuer au tableau une portée plus importante qu'il n'en a réellement.

Le Président demande s'il est exact qu'un mode de transport ne ralentira pas les autres.

La DGM abonde dans le sens du Président. Elle précise que l'aménagement gère les conflits entre les différents modes, qui sont indépendants les uns des autres.

Le département image cette situation avec l'exemple du pont du Mont-Blanc, où les flux sont séparés et fluides.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que les aménagements demandent des autorisations de construire, qui peuvent faire l'objet d'oppositions, par exemple de la part du TCS.

Un député (L) refuse de considérer que la politique de la mobilité soit entre les mains du TCS ou de l'ATE, ce qui signifierait que le plan directeur du réseau routier est inutile. Il a l'impression qu'on est en train de lui expliquer que les pictogrammes ne veulent pas dire ce que tout le monde en comprend. Il demande où sera construite la piste cyclable, le cas échéant, dans le cas de routes à double chaussée pour le transport motorisé.

M<sup>me</sup> Künzler répond que des itinéraires cyclables alternatifs pourront être imaginés, tout comme la mixité piétons-vélos sur certains tronçons peu fréquentés par les piétons. Elle rappelle que rien, si ce n'est le tram, n'a été construit à Genève depuis 1992 et le plan de circulation 2000. Elle exhorte les commissaires à aller de l'avant.

*Discussion de la commission (suite) lors de la séance du 11 septembre 2012*

Un député (R) demande si le département serait prêt, dans la hiérarchie des axes annexée à la résolution, dans le secteur primaire, à réduire le carré de la mobilité douce pour montrer que le trafic motorisé sera prioritaire.

Par exemple, les piétons ne pourraient pas obtenir un feu vert par pression de bouton. M<sup>me</sup> Künzler répond que, dans les grands axes, l'envie de flâner

n'est pas la priorité. Le bouton pressoir est plutôt une mesure de priorisation des voitures, pour favoriser les flux.

Un député (UDC) et un député (L) souhaiteraient que les plans, des pages 52 à 64, intègrent certaines modifications, notamment la traversée de la rade, le cas échéant en pointillés.

M<sup>me</sup> Künzler indique que, suite au vote sur l'initiative sur la traversée de la rade, il se pourrait que la population doive se prononcer. D'ici là, le Conseil d'Etat continuera à privilégier la traversée du lac.

### *Troisième version du document présentée lors de la séance du 25 septembre 2012*

La DGM déclare que plusieurs éléments ont été modifiés pour aboutir à la version soumise aux députés, à savoir : ajout d'une partie à droite de la deuxième colonne qui présente l'affectation prioritaire dévolue aux différents types de routes (i), réduction de la taille du pictogramme de la mobilité douce pour le réseau primaire (ii), rajout de la dernière partie de la troisième colonne, « aménagements caractéristiques » (iii), faisant passer les éléments qui occupaient cet espace en tête des colonnes (iv).

La DGM rappelle que les pictogrammes ne représentent pas une hiérarchie des priorités, mais rendent compte des modes que l'on peut rencontrer sur les différents types de voirie. Le but de la partie droite de la troisième colonne, « aménagements caractéristiques », est d'illustrer la partie visuelle de la troisième colonne par des exemples concrets.

La DGM insiste sur le fait que la finalité du tableau n'est pas de fournir un produit sur catalogue, mais de proposer un cadre global.

Le Président remercie le département et passe la parole aux commissaires.

Un député (R) demande ce qu'est un carrefour plan.

La DGM répond qu'il s'agit des carrefours classiques (à feux, avec un céder le passage, à priorité de droite), définis par opposition aux carrefours giratoires.

En l'absence d'autres demandes de parole, le Président en conclut que la matrice de hiérarchisation convient à l'ensemble des commissaires.

## Votes de la commission lors de la séance du 2 octobre 2012

Le département indique que, étant donné que les conclusions de l'OFROU concernant les goulets d'étranglement n'avaient pas été publiées lors de la rédaction du PDRR, celui-ci ne présente pas l'élargissement de l'autoroute comme une priorité et ajoute qu'il faut inscrire cet élargissement dans les mesures à moyen-long terme.

*Le Président met aux voix la prise d'acte du RD 910.*

### Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 910 par :

Pour : 11 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L)  
 Contre : 1 (1 UDC)  
 Abstentions : 2 (2 MCG)

*Le Président met aux voix l'amendement de la R 684.*

**Les commissaires acceptent d'amender la R 684 (« approuve le plan directeur du réseau routier en demandant formellement qu'il soit complété de l'annexe « Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis » ci jointe et que l'élargissement de l'autoroute A1 soit inscrit dans les projets à réaliser, page 82 du plan directeur du réseau routier 2011-2014 ») par :**

Pour : 11 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L)  
 Contre : 1 (1 UDC)  
 Abstentions : 2 (2 MCG)

*Le Président met aux voix la résolution amendée.*

### Les commissaires acceptent la R 684 telle qu'amendée par :

Pour : 11 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L)  
 Contre : 1 (1 UDC)  
 Abstentions : 2 (2 MCG)

## Commentaires de la rapporteure

Mesdames les députées, Messieurs les députés, dans le cadre des travaux de la commission, la tentation a été grande de rallumer la guerre des transports à travers les positions parfois méfiantes, dubitatives, voire systématiquement critiques lorsqu'il s'agit de ratifier le réseau routier genevois. Les auditions ont permis de faire ressortir les priorités sur

lesquelles les commissaires ont pu tomber d'accord. Et ainsi, heureusement dans sa grande majorité, la Commission des transports a accepté de prendre acte du RD 910 ainsi que de voter la R 684 et vous remercie de bien vouloir en faire autant.

## **Proposition de résolution (684)**

### **approuvant le plan directeur du réseau routier 2011-2014**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,

vu le rapport du Conseil d'Etat sur le plan directeur du réseau routier 2011-2014,

approuve le plan directeur du réseau routier en demandant formellement qu'il soit complété de l'annexe « Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis » ci-jointe et que l'élargissement de l'autoroute A1 soit inscrit dans les projets à réaliser, page 82 du plan directeur du réseau routier 2011-2014.



# Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis

**Hiérarchie du réseau routier**

**Fonctions principales à assurer**

**Objectifs prioritaires lors de la définition de l'aménagement et de l'exploitation de la voirie**

	Modus possibles	Performance	Transit	Séparation des flux	Gestion des flux	Traitement des nuisances	Aménagements caractéristiques
<p><b>Réseau autoroutier</b></p> <p>Art. 5 (LUR) : "... garantir un trafic sûr et économique."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Relie le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières</li> <li>Accueille le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement)</li> </ul>		<p>Niveau de service élevé et confort optimal tant en section qu'aux carrefours</p>	<p>Axe destiné à traverser les secteurs du Canton</p>	<p>Séparation des sens de circulation et des modes de transports</p>	<p>Gestion des conflits prioritaires dans l'espace et dans le temps</p>	<p>Mesures sur le Chemin de la Source (maîtrise des immissions)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de carrefours, mais des échanges et des jonctions</li> <li>Axes autoroutiers à 2x2 ou 2x3 voies de circulation</li> </ul>
<p><b>Réseau primaire</b></p> <p>Art. 34 (LBoites) : "... assurer des échanges fluides entre les différents secteurs [...] ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Structure l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrique)</li> <li>Relie le réseau autoroutier aux secteurs du canton</li> </ul>							<ul style="list-style-type: none"> <li>Carrefours giratoires, plans à feu, voire dénivelés</li> <li>Séparation des flux : voies réservées par mode, stationnement hors chaussée</li> <li>Fluidité le long des axes : voies de présélection, ondes vertes</li> <li>Carrefours giratoires, plans (feux ou non)</li> <li>Voies réservées par mode si nécessaire, aménagements ponctuels (couloirs d'approche bus, ...)</li> </ul>
<p><b>Réseau secondaire</b></p> <p>Art. 34 (LBoites) : "... assurer des échanges [...] entre les différents quartiers..."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Relie les secteurs contigus entre eux</li> <li>Collecte le trafic en lien avec le réseau primaire</li> <li>Structure la desserte des secteurs et des quartiers</li> </ul>							<ul style="list-style-type: none"> <li>Carrefours plans, avec perte de priorité</li> <li>Logique de mixité des flux : traversée libre plutôt que passage piétons, trottoirs ou zones de rencontres, stationnement sur chaussée, modulation de trafic</li> </ul>
<p><b>Réseau de quartier</b></p> <p>Art. 34 (LBoites) : "... desservir les habitants et les activités..."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Connecte les centralités</li> <li>Dessert les riverains (logements, entreprises, commerces...)</li> </ul>		<p>Intégration urbaine, favorisant la perméabilité optimale</p>	<p>Axe non attractif pour le transit</p>	<p>Partage de la voirie entre les modes de transport</p>	<p>Cohabitation des modes dans un espace public</p>	<p>Mesures à la source des nuisances (maîtrise des émissions)</p>	

Affecté prioritairement au trafic motorisé privé et professionnel

Affecté prioritairement au trafic motorisé public

Affecté prioritairement aux modes doux

*Date de dépôt : 30 octobre 2012*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Patrick Lussi**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

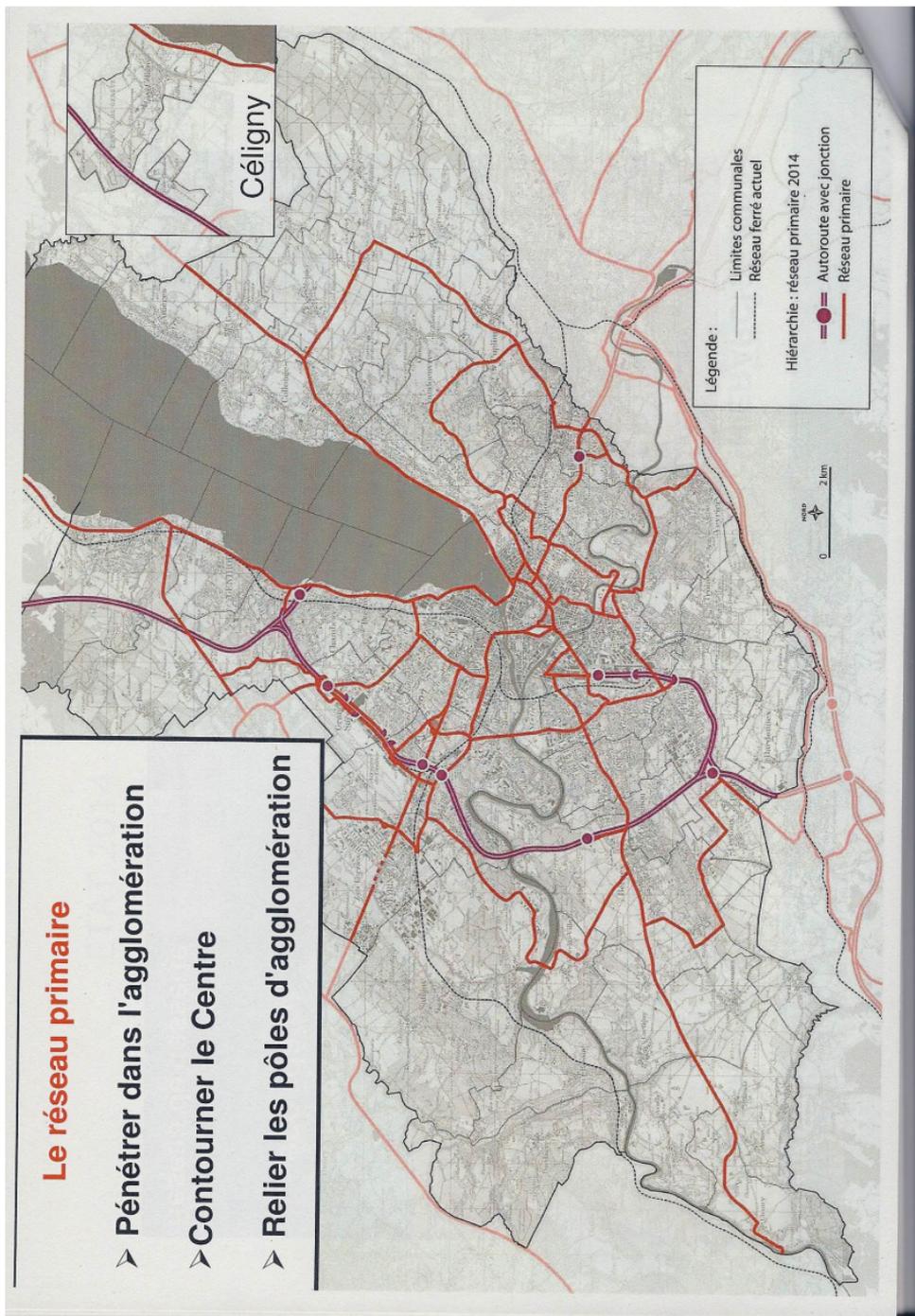
Ce rapport de minorité n'est pas rédigé pour contester les détails de ce plan directeur du réseau routier 2011-2014.

Le rapport de majorité vous relate, par le menu, les votes et prises de positions des différents groupes politiques sur les précisions définissant telle ou telle particularité décrite.

Notre minorité n'infirmé pas ses **votes sur ces sujets subalternes**.

Notre opposition se fonde sur le concept général de ce plan directeur du réseau routier et les options retenues quant à la mobilité privée et professionnelle, la reléguant, pour passer d'une rive à l'autre du lac, en circulation autochtone, à un trajet contournant largement la ville et le centre de Genève.

Une image étant plus explicite et compréhensible que mille mots, nous vous prions de considérer le concept du réseau primaire des routes, tel que présenté :



Pour une fois, cette présentation est correcte. La traversée autoroutière du lac n'est pas pour demain. Une prévision raisonnable l'envisage pour 2050, les subventions de la Confédération n'étant prévues que pour résorber les goulets d'étranglements, raison pour laquelle notre minorité soutient la construction d'une troisième voie pour notre autoroute de contournement actuel, variante retenue par l'Office fédéral des routes.

D'ici là, quid du trafic urbain déjà congestionné et saturé aux heures de pointes ?

Ne sous-estimons pas, pour la fluidité, l'augmentation de trafic qui sera générée par l'extension prévue et voulue de l'agglomération.

Ne sombrons pas dans l'utopie propagée par certains groupes politiques vous affirmant que l'augmentation de l'offre des transports collectifs sera la panacée !

Pour quelques mois, c'est encore une boutade, mais dans dix ans le résident de la région d'Hermance voulant se rendre à l'Aéroport de Genève gagnera du temps en faisant le tour du lac par Saint-Gingolph !

Une traversée urbaine de la rade, en considérant la densité de la circulation actuelle, n'est plus un luxe mais déjà une nécessité.

L'examen de l'image projetée du réseau primaire démontre que la seule solution envisagée pour désengorger le centre est de vous obliger à emprunter la voie de contournement de notre canton.

Notre minorité ne peut entrer en matière sur cette conception dogmatique et restrictive de la circulation des véhicules privés et professionnels.

Malgré notre demande, aucune conception, esquisse, proposition n'ont été proposées par le département visant à prévoir un trajet du réseau primaire envisageant une traversée urbaine (donc non autoroutière) de la rade en amont du Pont du Mont-Blanc.

Permettez-nous de vous rappeler, Mesdames et Messieurs les députés, que l'initiative cantonale de l'Union Démocratique du Centre, demandant une traversée de la rade a largement aboutie.

Les habitants de notre canton demandent aussi, aux Autorités politiques, de leur favoriser la mobilité privée et professionnelle notamment en pouvant rejoindre tant l'Aéroport de Genève que les villages de la rive gauche du lac sans emprunter un itinéraire de contournement longeant pratiquement la frontière.

Pour ceci, la seule réponse est une traversée urbaine de la rade.

C'est en raison de ce concept erroné voire dépassé du plan directeur du réseau routier 2011-2014 que notre minorité le refuse et vous recommande également de le refuser.